

Dziennik Zarządzeń

Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Radomiu.

XIX Radom, 16 marca 1937 Nr. 2

Spis treści.

CZĘŚĆ A.

CZĘŚĆ A.

Poz. 7.

Okólnik Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych z dnia 25 lutego 1937 r. Nr. 6 w sprawie doręczania korespondencji służbowej.

Niektóre jednostki służbowe, znajdujące się w obrębie stacyj, żalą się, że korespondencję, wysłaną przez D. O. K. P. w workach, otrzymują ze znacznym opóźnieniem, co powoduje niedotrzymywanie wyznaczonych terminów dla załatwiania spraw.

Celem usunięcia powyższych niedomagań zarządza się:

1) korespondencja wysyłana w workach i adresowana do jednostek służbowych, znajdujących się w obrębie stacyj winna być zasadniczo przygotowana do odbioru najpóźniej w godzinę po otrzymaniu przez stację worka z korespondencją służbową;

2) zawiadowcy stacyj wspólnie z zawiadowcami miejscowych jednostek służbowych ustalą protokularnie sposoby i terminy zarówno doręczania na stację korespondencji, podlegającej wysłaniu, jak i odbierania ze stacji korespondencji, nadchodzącej pod adresem poszczególnych jednostek służbowych.

Przy ustalaniu sposobów i terminów doręczania i odbierania korespondencji należy brać pod uwagę miejscowe warunki, jak np. godziny urzędowania, godziny przyjazdu i odjazdu pociągów, którymi przewozi się korespondencję, porę dnia i t.p.

Nr. P. 1a. 3/7—37.

Poz. 8.

Okólnik Dyrektora Kolei Państwowych z dnia 19 lutego 1937 r. Nr. 7 w sprawie składu Komisji egzaminacyjnej do egzaminów pracowników Kolei prywatnych.

Stosownie do zarządzenia z dnia 13.8.1936 r. Nr. P. 2c 29/47/36 (Dz. Zarz. Dyr. Nr. 6/36) zatwierdzam poniższy skład Komisyj Egzaminacyjnych:

A) Skład Komisyj Egzaminacyjnych do egzaminów pracowników na kolejach normalnotorowych nie będących w zarządzie przedsiębiorstwa P. K. P.

Egzamin na stanowisko	Komisja egzaminacyjna		UWAGI
	Przewodniczący	Członkowie	
1) dróżnika przejazdowego 2) torowego 3) nadzorcy drogowego (zaw. odc. drog.)	Naczelnik Oddziału Drogowego lub zastępca	Naczelnik Oddziału Ruchowo - Handlowego lub zastępca 2 przedstawicieli przedsiębiorstwa	W wypadku niezgłoszenia przez firmę do komisji egzaminacyjnej swych przedstawicieli, wówczas skład komisji należy uzupełnić do 4 członków przez wyznaczenie Kontrolera Drogowego i Kontrolera Ruchu lub Zaw. odc. Drogowego i Zawiad Stacji.
4) zwrotniczego i manewrow. 5) hamulcowego 6) konduktora 7) Zawiad. stacji (asyst. lub adiunkta)	Naczelnik Oddziału Ruchowo - Handlowego lub zastępca	Naczelnik Oddziału Drogowego lub zastępca 2 przedstacieli przedsiębiorstwa	Jak wyżej
8) palacza parowozowego 9) maszynisty parowozowego 10) motorowego (maszynisty przy silnikach spalinowych i elektrycznych)	Naczelnik Parowozowni Głównej lub jego zastępca	Naczelnik Oddziału Ruchowo - Handlowego lub zastępca 2 przedstawicieli przedsiębiorstwa	W wypadku niezgłoszenia przez firmę do Komisji egzaminacyjnej swych przedstawicieli, wówczas skład komisji należy uzupełnić do 4 członków przez wyznaczenie maszynisty instruktora i Kontrolera Ruchu lub Zawiadowcy stacji.

B) Skład Komisji Egzaminacyjnej do egzaminów pracowników na kolejach wąskotorowych nie będących w zarządzie przedsiębiorstwa P. K. P.

Egzamin na stanowisko	Komisja egzaminacyjna		UWAGI
	Przewodniczący	Członkowie	
1) dróżnika przejazdowego 2) torowego 3) nadzorcy drogowego (zaw. odcinka drogowego)	Kier. Działu Drogowego, W-łu Kol. Wąskotorowych lub zastępca	Kier. Działu Ogólno Gospod. i Ruchowo-Handlowego, W-łu Kol. Wąskotorowych lub zastępca. 2 przedstawicieli przedsięb.	W wypadku niezgłoszenia przez firmę do Komisji Egzaminacyjnej swych przedstawicieli, wówczas skład Komisji należy uzupełnić do 4 członków przez wyznaczenie 2 przedstawicieli Zarządu KW. (Zawiadowcy odcinka drogowego i Zawiadowcy stacji Wąskotor.)

Egzamin na stanowisko	Komisja egzaminacyjna		UWAGI
	Przewodniczący	Członkowie	
4) zwrotniczego i manewrowego 5) hamulcowego 6) konduktora 7) Zawiadowcy stacji (adiunkta lub asystenta)	Kier. Działu Ogólno Gospodarczego i Ruchowo-Handlowego W-łu Kol. Wąskotorow. lub zastępca	Kier. Działu Drogowego W-łu Kol. Wąskotorowych lub zastępca 2 przedstawicieli przedsięb.	W wypadku niezgłoszenia przez firmę do Komisji egzaminacyjnej swych przedstawicieli, wówczas skład Komisji należy uzupełnić do 4 członków przez wyznaczenie 2 przedstawicieli Zarządu KW. (Zawiadowcy odcinka drogowego i Zawiadowcy stacji Wąskotor.
8) palacza parowozowego 9) maszynisty parowozowego 10) motorowego (maszynisty przy silnikach spalinowych i elektryczn.	Kier. Działu Mechanicznego W-łu Kol. Wąskotorowych lub zastępca	Kier. Działu Ogólno Gospodarczego i Ruchowo-Handlowego W-łu Kolei Wąskotorowych lub zastępca 2 przedstawicieli przedsiębiorstwa	W wypadku niezgłoszenia przez firmę do Komisji egzaminacyjnej swych przedstawicieli, wówczas skład Komisji należy uzupełnić do 4 członków przez wyznaczenie 2 przedstawicieli zarządu KW. (Zawiadowcy Parowozowni Wąskotor. i Zawiadowcy stacji Wąskotor.

C) Pracownicy Zarządów Kolei (przedsiębiorstw), mających prawo wjazdu na tory P. K. P. podlegają, zgodnie z postanowieniem § 9 część II Dziennika Zarządzeń Dyrekcji Nr. 6 z 19.8.1936 r. egzaminom przed odnośną Komisją Egzaminacyjną przy Dyrekcji O.K.P. w zakresie przewidzianym w przepisach Nr. A. 5.

Wydział Ruchu w odniesieniu do przedsiębiorstw posiadających koleje normalnotorowe, a Wydział Kolei Wąskotorowych — w odniesieniu do wąskotorowych, po porozumieniu się z poszczególnemi przedsiębiorstwami zajmie się sprawą techniczno-organizacyjną przeprowadzenia egzaminów.

W związku z tym Biuro Personalne, po otrzymaniu wyników badań od lekarzy, prześle do W-łu Ruchu i W-łu Kolei Wąskotorowych wykazy pracowników zgłoszonych do egzaminów oraz wykazanych przez poszczególne przedsiębiorstwa jako posiadających odpowiednie egzaminy ścisłe.

Z uwagi na to W-ł Ruchu i Wydział Kolei Wąskotorowych po otrzymaniu z Biura Personalnego tych wykazów zarządzi we własnym zakresie sprawdzenie, czy wszyscy pracownicy podlegający egzaminom zatrudnieni przez przedsiębiorstwa zostali do egzaminów zgłoszeni, oraz czy pracownicy tych przedsiębiorstw, wykazani jako egzaminowani— posiadają przewidziane przepisami egzaminy, stwierdzone odpowiednimi dokumentami.

Nr. P. 2c 29/3/37.

Poz. 9.

Okólnik Dyrektora Kolei Państwowych z dnia 7 marca 1937 r. Nr. 8 w sprawie opracowywania regulaminów stacyjnych.

Wobec zbliżającego się terminu wprowadzenia nowego rozkładu jazdy od dnia 22/V r. b., polecam z chwilą otrzymania niniejszego zarządzenia rozpocząć pracę przygotowawczą, związaną ze zmianą niektórych działek regulaminu stacyjnego, wskazanych w okólniku Nr. 27 z dnia 17.III 1936 r.

Obecnie należy już przystąpić do przygotowania tych działek, które aczkolwiek nię podlegają zmianie w związku z rozkładem jazdy, lecz które znajdują się na kartkach, zawierających działki, związane ze zmianą rozkładu jazdy i podlegające wymianie. Należy również wymienić na nowe te kartki, które zawierają dużo poprawek i uzupełnień. Jeżeli niektóre działki będą wymagały, w związku ze zmianą rozkładu jazdy, drobnych tylko poprawek, to w celu zaoszczędzenia druków, zezwala się na czynienie tych poprawek z odpowiednim omówieniem.

Przystępując do przygotowania wymienionych wyżej działek, należy poddać skrupulatnemu sprawdzeniu dane każdej poszczególnej działki regulaminu i załączników do niego, zwłaszcza działek, związanych z bezpieczeństwem ruchu pociągów, aby nie

zawierały żadnych błędów i niedokładności, jakie, niestety, pomimo całego szeregu wyjaśnień, mają jeszcze dotychczas miejsce w każdym niemal regulaminie.

Błędy i niedkładności w większości wypadków mają miejsce w następujących działkach:

W działce 4 (3) (liczba w nawiasie oznacza działki regulaminu ser. 150a) mylnie wykazywana jest w p. 2 pojemność stacji przez nieodpowiednie zaliczanie torów oraz w p. 3 ilość pociągów towarowych, jaka może się równocześnie znajdować na stacji. Wyjaśniam, że ilość pociągów towarowych, jaką należy wykazywać w liczniku, winna odpowiadać ilości torów głównych zasadniczych i głównych dodatkowych, posiadających odpowiednią długość dla przyjęcia pociągu o maksymalnej ilości osi, dozwolonej na danej linji.

Długość torów głównych zasadniczych i głównych dodatkowybh należy obliczać od rozjazdu do rozjazdu (ukresu do ukresu) prowadzącego na sąsiedni tor przyjęciowy, w ten sposób, aby wejście pociągu w ukresy tych rozjazdów nie zagradzało wjazdu lub wyjazdu pociągu na lub z innego toru przyjęciowego. Rozjazdów, łączących tory główne zasadnicze na stacjach linii dwutorowej oraz rozjazdów odgałęziających żeberka, bocznice, przy obliczaniu długości torów przyjęciowych w rachubę brać nie należy.

Ilość torów, których długość, obliczona w powyższy sposób, pozwala na umieszczenie pociągu towarowego o maksymalnej ilości osi, należy wykazać w liczniku. W mianowniku zaś należy wykazać taką ilość pociągów towarowych, jaka odpowiada ilości torów głównych dodatkowych, przeznaczonych wyłącznie dla przyjęcia pociągów towarowych, bez względu na długość tych torów. W tym wypadku, jeżeli którykolwiek z tych torów nie posiada odpowiedniej długości dla przyjęcia pociągu o maksymalnej ilości osi, to należy poczynić zastrzeżenie (?) — *[plama]* — wienie, że pociąg o takiej ilości osi może być przyjęty na dany tor, o ile jest możliwość odstawienia nie mieszczącej się części pociągu na wolny tor.

W działkach 6 i 7 zależność semaforów między sobą i ze zwrotnicami wykazywana jest niezgodnie z tablicą zależności, nagłówki nie są poprawiane w myśl wskazówek okólnika Nr 27.

W działce 13 (5) miejsce znajdowania się kluczy od zwrotnic i wykolejnic uzależnionych między sobą wykazywane jest niezgodnie z faktycznym stanem; brak adnotacji o prowadzeniu książek zamawiań i gotowości drogi przebiegu na stacjach, nie posiadających starszych zwrotniczych, a na których budki zwrotniczych zaopatrzone są w telefony i zwrotniczowie zgłaszają telefonicznie dyżurnemu ruchu gotowość drogi przebiegu na wyjazd pociągu, stosownie do okólnikowego zarządzenia Nr 22 z dnia 21 VII 1936 r.

W działce 26 zdolność przepustowa obliczana jest mylnie, zwłaszcza na szlakach dwutorowych, na których należy ilość minut w dobie, t. j. 1440, podzielić przez czas biegu pociągu towarowego w kierunku do sąsiedniej stacji z dodaniem 2 minut na zgłoszenie zwrotne. Otrzymany iloraz, zmniejszony o 15% i półtorakrotną ilość pociągów osobowych tego kierunku, stanowić będzie zdolność przepustową tego jednego kierunku, wyrażającą się nie w ilości par, lecz w ilości pociągów w odróżnieniu od szlaków jednotorowych W ten sam sposób należy obliczyć zdolność przepustową przeciwnego kierunku tego samego szlaku.

Obliczoną w powyższy sposób ilość pociągów towarowych wykazać w mianowniku, a w liczniku ilość pociągów towarowych danego kierunku według rozkładu jazdy.

Jak z tego wynika dla każdego przyległego szlaku linii dwutorowej należy w działce 26 zająć na wskazanie zdolności przepustowej 2 wiersze.

W działce 42 (9) przeznaczenie torów określane jest nie ściśle. Przy torach głównych zasadniczych i głównych dodatkowych należy wskazywać dla jakich kierunków służy dany tor. Przy wyliczaniu składu pociągu w osiach normalnych (przeliczonych), jaki może się zmieścić na danym torze, należy w mianowniku rubryki 3 odliczać na parowóz 4 osi.

W działkach 44a i 44b (17a i 17b) drogi przebiegów nie zawierają wszystkich zwrotnic, wchodzących w daną drogę przebiegu, jak i ochronnych; numery zwrotnic i wykolejnic uzależnionych między sobą nie są wykazywane w sposób, wskazany w okólnikowym zarządzeniu Nr. 13 z dnia 23.IV 1936 r. Zaznacza się, że numeracja zwrotnic, wykolejnic i znaków przy nich winna być zgodna z oznacznikami kluczowymi na gruncie przy położeniu, ustalonym dla danego przebiegu.

Oznaczniki przebiegów w rubryce 1 nie odpowiadają oznacznikom na planie i wykazywane są niezgodnie z okólnikiem Nr. 27 (str. 21).

W działce 45a i 45b regulamin przejazdu parowozów od pociągów do parowozowni i odwrotnie oraz regulamin pracy manewrowej (działka 57) należy uzupełnić postanowieniem, że każdy wyjazd parowozu na tor główny zasadniczy, jak i przejazd parowozu do i z parków, dokonywany po torach głównych zasadniczych, odbywa się na podstawie każdorazowego pozwolenia dyżurnego ruchu, wydanego st. zwrotniczym (nastawniczym) odnośnych posterunków (nastawni).

Pozwolenie dyżurnego ruchu, jak i zgłoszenie starszego zwrotniczego (nastawniczego) o zwolnieniu przez parowóz toru głównego zasadniczego winno

być zapisane przez dyżurnego ruchu i odnośnych st. zwrotniczych (nastawniczych) do książki zamawiań i gotowości drogi przebiegów.

W działce 46 (19) czynności w przygotowaniu przebiegów nie są opisywane wyczerpująco. Należy opisać, czy zarządzenie przygotowania drogi przebiegu dyżurny ruchu wydaje telefonicznie, czy też osobiście i komu (st. zwrotniczemu, zwrotniczemu, nastawniczemu), kto sprawdza i melduje gotowość drogi przebiegu, kto otwiera semafor, kiedy należy zamknąć semafor wjazdowy — wyjazdowy i ewentualnie przełożyć drążek przebiegowy, czy zaraz po minięciu semaforu przez pociąg w całym składzie, czy też po przejściu i której zwrotnicy.

Zwrotnic czynnych i ochronnych, wchodzących w drogi przebiegów, wyszczególniać nie trzeba.

W działce 47 (15) zajęcie torów linią kropkowaną przez wagony, przeznaczone do doczepienia, należy wykazywać tylko dla tych wagonów komunikacyjnych, kursowych i innych, które są stale doczepiane do ustalonych pociągów i w oczekiwaniu na doczepienie podstawiane są na tory główne zasadnicze lub główne dodatkowe, względnie pozostawiane są na tych torach od pociągu do pociągu.

W działce 57 regulamin pracy manewrowej uzupełnić w myśl wskazówek do działki 45-a i 45-b. Ponadto w p. 13 tegoż regulaminu oraz w dodatkowych postanowieniach regulaminu serii R 150-a granica dozwolonego wyjazdu w stronę semaforu wjazdowego winna być określona ściśle w myśl postanowień ust. (3) i (4) § 24 Instrukcji Nr. R 34 i okólnika Nr. 57 z dnia 4.5-1936 r.

W działce 58 (38) regulaminy obsługi bocznic sporządzane są niewłaściwie; wszystkie niemal postanowienia, zawarte we wzorze regulaminu obsługi, przepisywane są do regulaminu bocznicowego dosłownie i bezkrytycznie, bez uwzględnienia warunków lokalnych, jakie każda bocznica posiada i bez posiłkowania się warunkami umowy, skąd winny być brane wskazówki co do obowiązku utrzymywania torów i zwrotnic, opłat bocznicowych, za użycie parowozu i in. Opisy zajazdów na bocznice dla podstawiania i zabierania wagonów, zwłaszcza przy jednoczesnej obsłudze dwu lub więcej bocznic, zawierają dużo błędów i sprzeczności.

Tak niedbale sporządzone regulaminy obsługi bocznic pozbawione są wszelkiej wartości praktycznej i celu, jakiemu powinny służyć. Dlatego też polecam szczegółowo sprawdzić wymienione regulaminy i usunąć istniejące w nich błędy i niedokładności.

W działce 60 (40) w protokule podziału pracy okresowe rewizje zwrotnic i sygnałów, codzienne sprawdzanie stanu tychże oraz dokonywanie zapisów przez dyżurnych ruchu i zwrotniczych do dzienników zewn. oględzin rozjazdów (stacyjnych, posterunkowych) należy włączyć do czynności odnośnych pracowników RS., zastępca RS., RSP., st. zwrotniczy, zwrotniczy, nastawniczy) ściśle w myśl postanowień okólnika Nr. 13 z dnia 15.VI 1935 r. i okólnika Nr. 46 z dnia 17.IV 1936 r.

Na stacjach małych, na których obowiązki zwrotniczego pełni tylko jeden pracownik i w pewnych okresach doby przychodzi do pomocy drugi zwrotniczy, należy w podziale pracy wyszczególnić, do jakich prac ten drugi zwrotniczy zostaje wyznaczony, czy to do na i wyładunku bagażu, czy do pracy manewrowej. czy też do pełnienia obowiązków zwrotniczego i w którym rejonie stacji.

Również i *w działce 53 (34)* należy o tym za- . .aczyć.

Niezależnie od usterek w poszczególnych działkach regulaminu stwierdzono również wiele niedokładności w schematycznych planach stacyj, jak np.:

1. Niewłaściwe ustalenie normalnego położenia zwrotnic zwłaszcza w drogach zwrotnicowych, w których zwrotnice, odgałęziające tory główne dodatkowe, powinny w myśl wskazówek okólnika Nr. 27 (str. 8), prowadzić na tor, położony bliżej toru głównego zasadniczego, a nie wzdłuż drogi zwrotnicowej. Również nie należy ustalać normalnego położenia zwrotnic na żeberka, służące dla postoju wagonów oraz na tory zamknięte wykolejnicami lub zaporami torowymi;

2. Długość torów na planie nie odpowiada długości na gruncie;

3. Dane profilów podłużnych na stacji i przed semaforami wjazdowymi są niedokładne.

4. Kierunki wchodzących na stację linii określane są niewłaściwymi nazwami posterunków ruchu. Wyjaśniam, że nazwy najbliższych posterunków ruchu należy wypisywać bez względu na to, czy dany posterunek ruchu jest otwarty, czy też zamknięty dla potrzeb technicznych.

Jeżeli najbliższym posterunkiem ruchu będzie posterunek zapowiadawczy (stacja, mijanka), to nazwę tego posterunku należy pisać bez nawiasu, a nazwę stacji węzłowej w nawiasie graniastym.

5. Drogi przebiegów nie są oznaczane właściwymi oznacznikami sygnałowymi, jak to przewiduje okólnik Nr 27 i Przepisy Nr E 10. Przypominam zatem, że drogi przebiegu pociągów winny być oznaczane następująco:

a) przy semaforze wjazdowym jednoramiennym A wjazd na tor Nr 1 oznacznik przebiegu będzie A_1, na tor Nr 2, A_2, na tor Nr 3, A_3 i t. d. Takie same oznaczniki przebiegów będą przy semaforze wyjazdowym grupowym jednoramiennym, sygnalizującym jednym ramieniem wyjazd z dwu lub więcej torów, to znaczy, dodając u dołu litery, którą oznaczony jest semafor, cyfrę odnośnego toru: D_2, D_4, D_6.

b) przy semaforze wjazdowym dwuramiennym A 1/2 wjazd na tor Nr 1 (sygnalizowany jednym ramieniem) oznacznik przebiegu będzie A^{1}, wjazd na tor Nr 3 (sygnalizowany dwoma ramionami) A^{2}_{3}, na tor Nr 5 — A^{2}_{5}. Tak samo należy oznaczać przebiegi przy semaforze wyjazdowym dwuramiennym, naprz. wyjazd z toru Nr 2 sygnalizowany jednym ramieniem semaforu F 1/2 oznacznik będzie F^{1}, z toru Nr 4 — sygnalizowany dwoma ramionami — F^{2}_{4}, z toru Nr 6 — F^{2}_{6} i t. d.

c) jeżeli semafor wyjazdowy sygnalizuje wyjazd tylko z jednego toru, to dany przebieg należy oznaczyć literą tego semaforu bez dodawania cyfry toru;

d) dla oznaczenia przebiegów, nie posiadających semaforów wyjazdowych, należy używać małych liter, dopisując u dołu litery cyfrę odnośnego toru, w razie oznaczenia jedną literą kilku przebiegów w jednym kierunku, lub też oznaczać samą tylko literą, jak w p. c.

Takie same oznaczniki przebiegów należy wpisywać do rubryki 1 działek 44a i 44b (17a i 17b).

Powyższy sposób oznaczania przebiegów nie dotyczy oznaczników sygnałowych w tablicach zależności, które przy odnośnych przebiegach oznacza się za pomocą samej tylko litery przy semaforze jednoramiennym, lub litery z dodaniem u góry cyfry 1 względnie 2 przy semaforze dwuramiennym, zgodnie z przepisami E 10.

6. Bardzo wiele planów sporządzone zostały nieprzejrzyście i trudne są do szybkiego orientowania się, dużo błędów zawierają również i tablice zależności.

Polecam zatym plany schematyczne i tablice zależności poddać gruntownymu sprawdzeniu, a ujawnione niedokładności usunąć przez poczynienie odpowiednich poprawek, plany zaś nieprzejrzyste lub zawierające dużo poprawek wymienić na nowe.

Stwierdzone niedokładności świadczą, że wielokrotne zarządzenia Dyrekcji, wydane w celu dokładnego opracowania regulaminów stacyjnych, nie odniosły należytego skutku i jednostki, przyjmujące udział w sporządzaniu regulaminów, w dalszym ciągu odnoszą się bez dostatecznego zrozumienia doniosłego znaczenia, jakie posiada regulamin stacyjny, jako podstawowy podręcznik w zakresie wykonywania służby ruchu przez pracowników stacyjnych.

Regulaminy i załączniki do nich opracowywane są niedbale i bezkrytycznie, bez wnikania we właściwe znaczenie treści poszczególnych działek, wskutek czego dane w wielu działkach i załącznikach są bądź nieaktualne, bądź sprzeczne z istniejącym stanem rzeczy, bądź też z obowiązującymi przepisami i zarządzeniami.

Ponieważ tak anormalny stan trwać nadal nie może, polecam przystąpić do sprawdzenia i przepracowania regulaminów z całą gorliwością i należytym zrozumiem sprawy, aby doprowadzić je wreszcie do przepisowego stanu.

Prace przygotowawcze powinny być bezwzględnie zakończone do dnia 1 maja r. b., aby z chwilą otrzymania nowych podręczników rozkładów jazdy pozostało do wykonania tylko opracowanie działek, związanych z tym rozkładem.

Regulaminy stacyj 1 i 2 klasy winny być sprawdzone przez Naczelników Oddziałów Ruchowo-Handlowych do dnia 22 maja r. b. wyłącznie i przesłane do zatwierdzenia do Dyrekcji do dnia 1 czerwca r. b.

Regulaminy stacyj 3 i 4 klasy winny być zatwierdzone przez Naczelników Oddziałów Ruchowo-Handlowych do dnia 22 maja wyłącznie.

Na Naczelników Oddziałów Ruchowo-Handlowych i Drogowych wkładam obowiązek dopilnowania ścisłego i terminowego wykonania niniejszego zarządzenia.

Potrzebną ilość kartek wymiennych do regulaminów stacyjnych Oddziały Ruchowo-Handlowe zgłoszą do Wydziału Ruchu.

Nr I 4a, Reg./12/37.

Poz. 10.

Okólninik Dyrektora Kolei Państwowych z dnia 16 stycznia 1937 r. Nr. 8 w sprawie oświetlania elektrycznego wagonów.

Zgodnie „z uwagami końcowymi” (§ 5) Przepisów o utrzymaniu oświetlenia elektrycznego wagonów osobowych zarządza się co następuje:

1) Przy obsłudze, rewizji, konserwacji i naprawie urządzeń oświetlenia wagonów osobowych są czynni (Nr. E. 5 § 4);

a) konduktorzy, a gdzie są, rewidenci pociągowi względnie konwojenci (Nr. E. 5 § 4 ustęp końcowy),

b) elektromonterzy na stacjach docelowych lub większych przejściowych (punkty kontrolne).

c) parowozownie,

d) warsztaty główne wagonowe.

Uwaga. Regulator i skrzynia z akumulatorami powinny być stale zaplombowane, a otwierać je wolno tylko osobom upoważnionym do tego przez Dyrekcję (Nr. E. 5 § 3 ustęp 3).

Obowiązki konduktorów, lub gdzie są konwojentów i rewidentów pociągowych.

2) Do obowiązków konduktorów względnie konwojentów, a gdzie są, rewidentów pociągowych w wagonach z urządzeniem oświetlenia elektrycznego, należy obsługa tych urządzeń podczas biegu pociągu w miarę potrzeby.

3) Obsługa urządzeń oświetlenia elektrycznego wagonów osobowych polega:

a) na włączaniu i wyłączaniu światła w wagonie przed wyjazdem pociągu w drogę, albo podczas biegu pociągu w miarę potrzeby (punkt 5),

b) na wymiane zepsutych żarówek, kloszy i bezpieczników,

c) na zapisywaniu do książki (przepisy Nr. E 5. zał. 2) znajdującej się w każdym wagonie (w skrzynce z częściami zapasowymi), uwag o zauważonych nieprawidłowościach, wymagających naprawy, oraz wzmianki o dokonanej w drodze naprawie.

Dane wciągnięte do tej książki („napraw bieżących") służą jako podstawa do późniejszego doprowadzenia całego urządzenia elektrycznego do należytego stanu.

4) Włączanie i wyłączanie urządzenia oświetlenia elektrycznego wagonu, za pomocą wyłącznika głównego (Nr. E. 5. § 1), należy uskuteczniać w godzinach wyznaczonych przez oddzielne przepisy o świetleniu wagonów (Nr. R I. § 32 poz. 5).

W przedziałach nie zajętych przez podróżnych należy ograniczyć światło do palenia się jednej lampy (niebieskiej), posiłkując się wyłącznikiem przedziałowym (Nr. E. 5. § 2 ustęp 3).

5) Konduktor powinien wyłączyć światło do połowy za pomocą wyłącznika głównego (zapisując to w książce „napraw bieżących"):

a) jeżeli lampka kontrolna przy głównym wyłączniku (Nr. E. 5. § 1 ustęp 2) nie świeci,

b) jeżeli światło miga,

c) jeżeli światło ciemnieje na postoju, a w wagonach zaopatrzonych w woltomierze, wskazówka woltomierza spadnie poniżej 23 woltów.

Obowiązki dyżurnych elektromonterów.

6) Do obowiązków dyżurnych elektromonterów na większych stacjach przejściowych należy:

a) udzielanie pomocy rewidentowi pociągowemu, konduktorowi lub konwojentowi w obsłudze urządzenia oświetlenia elektrycznego wagonów w tych przypadkach, w których oni dokonać naprawy nie mogą (Nr. E. 5. § 4),

b) dopilnowanie, czy obsługa urządzenia jest wykonana należycie,

c) usuwanie niedokładności,

d) w razie potrzeby udzielanie objaśnień obsłudze pociągowej. O naprawach dokonanych przez elektromonterów, konduktorzy czy konwojenci lub rewidenci pociągowi są obowiązani dokonać wzmianki w książce „napraw bieżących". Do obowiązków elektromonterów na stacjach docelowych, gdzie wagon ma postój dłuższy, należy dokładne obejrzenie urządzeń oświetlenia elektrycznego wagonu (koła pasowego, pasa, bezpieczników, wyłączników, lamp, akumulatorów mierząc ich napięcie) i doprowadzenie ich do należytego stanu. Notatkę o dokonanych naprawach wpisują elektromonterzy w książce „napraw bieżących".

Zapisaną książkę uzupełniają przez wklejenie dodatkowych kartek (punkt 16),

7) Gdy napięcie na biegunach akumulatorów spadnie poniżej 21 woltów, dyżurny elektromonter obowiązany jest wyłączyć akumulatory ołowiane przez wyjęcie odpowiedniego bezpiecznika, pozostawiając oświetlenie wagonu wyłącznie od prądnicy, nastawiając wyłącznik główny na pełne światło. Dokonanie powyższego należy zanotować w książce „napraw bieżących".

Postanowienie to nie dotyczy wagonów wyposażonych w akumulatory żelazno-niklowe.

8) Elektromonterzy notują zauważone usterki i dokonane naprawy w książce „wykazów zauważonych usterek", znajdującej się na stacji (u rewidentów wagonowych, w elektrowni i t. p.), posiadającej następujące rubryki: 1) data, 2) cecha, serja i numer wagonu, 3) dyrekcja macierzysta, 4) system oświetlenia, 5) numer pociągu, 6) rodzaj stwierdzonej usterki, 7) stacja na której usterkę stwierdzono, 8) napięcie baterji akumulatorów, 9) czy usterkę usunięto, 10) zarządzenia odnośne do dalszego biegu wagonu.

9) Rodzaj stwierdzonej usterki należy notować krótko lecz w sposób dający pojęcie co w urządzeniu oświetlenia elektrycznego wagonu było uszkodzone lub wadliwe naprzykład: „brak pasa", „koło pasowe uszkodzone", „brak prądnicy", „prądnica uszkodzona", „regulator uszkodzony", „regulator zawodzi". Notatkę, że „akumulatory wyczerpane" wstawia się wtedy, gdy zarówno pas, jak prądnica, regulator pracują prawidłowo.

10) Na podstawie tej książki, bez sporządzenia dodatkowego odpisu dla siebie, starszy elektromonter sporządza wykaz na druku takim, jak druk książki „wykazów zauważonych usterek", który po sprawdzeniu go i wyciągnięcia koniecznych wniosków, zaopatruje podpisem i przesyła do Dyrekcji.

11) Wykazy zauważonych usterek w działaniu urządzeń elektrycznego oświetlenia wagonów powinny być nadsyłane do Dyrekcji za okresy miesięczne przed 5-tym każdego miesiąca.

Obowiązki parowozowni.

12) Do obowiązków parowozowni na stacjach postoju wagonów z urządzeniem do oświetlenia elektrycznego, należy dokonywanie napraw bieżących tych urządzeń, które wymagają wycofania wagonu z ruchu co najmniej na jedną dobę, i polegające na usuwaniu mniejszych uszkodzeń (Nr. E. 5. § 4). O dokonanej naprawie parowozownia czyni notatkę w książce „napraw bieżących", znajdującej się w wagonie.

Obowiązki Warsztatów Głównych Wagonowych.

13) Do obowiązków Warsztatów Głównych Wagonowych należy naprawa okresowa (podczas okresowej naprawy wagonów) i większa naprawa wypadkowa urządzeń oświetlenia elektrycznego wagonów (Nr. E. 5. § 4).

14) Podczas okresowej naprawy wagonów Warsztaty powinny dokładnie skontrolować wszystskie składowe części urządzenia elektrycznego, jak sieci przewodów prądnicy, regulatora, akumulatorów, koła pasowego na osi wagonu i pasa (posługując się notatkami w książce „napraw bieżących") i w razie potrzeby dokonać naprawy, oraz bezwarunkowo doprowadzić do takiego stanu, aby mogły dotrwać bez większej naprawy, do następnej okresowej naprawy wagonu.

Podczas głównej naprawy wagonu sieć przewodów elektrycznych zdejmuje się całkowicie; podczas średniej naprawy zdejmuje się tylko te części sieci, których zdjęcie jest konieczne z uwagi na rodzaj naprawy wagonu lub uszkodzenia samej sieci, ujawnione podczas naprawy wagonu; podczas rewizji wagonu sieć nie jest zdejmowana, lecz jest badany stan izolacji, a części sieci są wymieniane tylko w razie koniecznej potrzeby z przyczyn wypadkowych.

15) Opór izolacji między obydwoma biegunami instalacji, oraz między każdym biegunem i podwoziem nie powinien być mniejszy niż 250.000 omów.

16) Obowiązkiem Warsztatów Głównych Wagonowych jest zaopatrywać wagony z urządzeniem elektrycznym w książkę „napraw bieżących" oraz wymiana zapisanych lub nadmiernie zniszczonych na nowe.

17) Warsztaty obowiązane są w książce „napraw bieżących" przez wszystkie kolumny wpisać dokonaną naprawę okresową, bieżącą lub główną wskazując datę tej naprawy. Po zatym Warsztaty Główne Wagonowe prowadzą książki przewidziane w przepisach Nr. E. 5., a mianowicie według załączników Nr. 1, 3, 4 i 5 posiłkując się książką „napraw bieżących" znajdującą się w wagonie.

18) Pracownicy Działu Silnych Prądów dokonywać będą dorywczo sprawdzania urządzeń z oświetleniem elektrycznym wagonów, wychodzących z naprawy w Warsztatach.

19) Niniejsze wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

Nr. 1i 5/17/37.

Poz. 11.

Okólnik Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych z dnia 15 lutego 1937 r. Nr. 9, w sprawie stosowania opłat statystycznych od towarów w belach, wiązkach i paczkach, tudzież od towarów bez i w opakowaniu, nadawanych za jednym listem przewozowym.

Wobec zdarzających się wypadków nieprawidłowego uiszczania opłaty statystycznej na kartach wywozu w wolnym obrocie od towarów nadawanych do wywozu za granicę w belach, wiązkach lub paczkach Ministerstwo Komunikacji w porozumieniu z Głównym Urzędem Statystycznym wyjaśniło, że gdy towar nadany do przewozu w belach, wiązkach lub paczkach, związany jest tylko sznurem, drutem lub bednarką, to opłatę statystyczną należy pobierać jak od towaru nieopakowanego.

Natomiast, gdy towar nadany do przewozu jest obszyty materią, rogożą, obłożony papierem i t. p. następnie przewiązany sznnrem, drutem lub bednarką, opłatę statystyczną należy pobierać jak od towaru opakowanego; również samo obszycie materią lub rogożą należy uważać za opakowanie.

W wypadkach mechanicznego związania towaru bednarką, gdy jednocześnie pod bednarką jest podłożone drewno dla zabezpieczenia przed uszkodzeniem towaru, towar należy uważać za opakowany.

Poza tym dla uniknięcia dowolnego interpretowania § 53 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 11.IV 1930 r. w sprawie statystyki celnej, zmienionego rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 20.I 1934 r., ogłoszonego w okólniku handlowo-taryfowym Nr. 4 z dnia 28.II 1934 r., a dotyczącego ustalania i uiszczania opłaty statystycznej od towarów opakowanych w całości lub częściowo (ustępy II-d) i III wzmiankowanego § 53) wyjaśniam, że w tych wypadkach, gdy przesyłka składa się częściowo z towaru opakowanego, częściowo zaś z towaru nieopakowanego i gdy waga każdego towaru podana jest oddzielnie, tak w liście przewozowym, jak i w zgłoszeniu statystycznym, opłatę statystyczną należy obliczać oddzielnie od wagi towaru opakowanego i oddzielnie od wagi towaru niepakowanego, stosując do każdej części przesyłki odpowiednią stawkę opłaty.

Jednocześnie traci moc obowiązującą okólnik handlowo-taryfowy Nr. 18 z dn. 29.III 1933 r.

Nr. IV. 1. h Sc. 2/37

Poz. 12.

Okólnik Dyrektora Kolei Państwowych z dnia 24 lutego 1937 r. Nr. 10, w sprawie postępowania z bagażem zatrzymanym przez Urząd celny na stacji granicznej z powodu niezgłoszenia się podróżnego do załatwienia formalności celnych.

Na stacjach granicznych zdarzają się niekiedy wypadki, że z powodu niezgłoszenia się podróżnego do urzędu celnego, celem załatwienia formalności celnych, bagaż bywa zatrzymywany przez urząd

celny w oczekiwaniu na zgłoszenie się podróżnego i dostarczenie kluczy,aby mogła być dokonana rewizja celna. Wypadki tego rodzaju miewają miejsce zarówno w kierunku do kraju jak i w kierunku odwrotnym, przy czym w kierunku do kraju zatrzymanie bagażu przez graniczny urząd celny następuje z reguły wtedy, gdy na stacji, do której bagaż jest adresowany, niema urzędu celnego, do którego bagaż mógłby być przesłany w trybie postępowania celno-przekazowego.

Aby w tego rodzaju wypadkach podróżny nie był na przyszłość pozostawiany w nieświadomości co do miejsca i przyczyny zatrzymania w drodze jego bagażu, Ministerstwo Komunikacji zarządziło co następuje:

W razie zatrzymania bagażu przez graniczny urząd celny z powodu niezgłoszenia się podróżnego do odprawy celnej, zwłaszcza, gdy chodzi *o bagaż przybyły z za granicy* i przeznaczony do stacji nie będącej siedzibą wewnętrznego urzędu celnego, stacja graniczna obowiązana jest *natychmiast* zawiadomić o tym stację przeznaczenia bagażu, aby ta ostatnia mogła ze swej strony zawiadomić odbiorcę, gdy ten zgłosi się z kwitem bagażowym po odbiór swego bagażu.

Gdy chodzi o bagaż, *nadany za granicę*, należy wysłać zawiadomienie przetłumaczone na język obcy, zgodnie z zasadami tłumaczenia na języki obce dokumentów przewozowych i korespondencji, związanej z przewozami.

Zawiadomienie powinno być zredagowane w sposób następujący:

„Do stacji . . . . B. pilne.
Bagaż . . . . sztuk do kwitu bagażowego Nr. . . . z dnia . . . . . . ze stacji . . . . . . do stacji . . . . . . został zatrzymany przez urząd celny na tutejszej stacji z powodu niezgłoszenia się podróżnego do załatwienia formalności celnych.

Należy o tym zawiadomić odbiorcę, gdy z kwitem bagażowym zgłosi się po odbiór bagażu".

Niezależnie od obowiązku zawiadomienia stacji przeznaczenia bagażu o miejscu i przyczynie jego zatrzymania w związku z formalnościami celnymi, stacja graniczna (Ajencja celna P.K.P.) jest obowiązana dołożyć wszelkich starań, aby zatrzymany bagaż mógł być co rychlej zwolniony przez urząd celny i przesłany w dalszą drogę. Cel ten da się osiągnąć łatwiej i szybciej, gdy w zawiadomieniu, jakie zostanie wysłane do stacji przeznaczenia bagażu, uczyniona zostanie wzmianka o tym, że na stacji granicznej, gdzie zatrzymano bagaż, znajduje się kolejowa Ajencja celna, która po otrzymaniu upoważnienia i kluczy, względnie dokumentów, potrzebnych do załatwienia formalności celnych, formalności te załatwi z ramienia kolei i w zastępstwie strony.

Na stacje przeznaczenia bagażu nakłada się nadto obowiązek czynienia w takich wypadkach na odwrotnej stronie okazanego kwitu bagażowego pisemnej wzmianki o miejscu i przyczynie zatrzymania bagażu.

Nr. IV. 1h Cl 2/37/2

Poz 13

Okólnik Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych z dnia 27 lutego 1937 r. Nr. 11 w sprawie międzynarodowych deklaracyj celnych, dołączanych przez nadawców do listów przewozowych.

Każdej przesyłce wysyłanej zagranicę powinna oprócz karty wywozu w wolnym obrocie towarzyszyć międzynarodowa deklaracja celna. We wszystkich komunikacjach z państwami zagranicznymi stosowane są druki deklaracyj, nieobjęte na razie mianownictwem, podane jako wzór Nr. 5 do istrukcji Nr. H6, z wyjątkiem komunikacji ze Z.S.R.R., w której obowiązują druki serii H Nr. 29a (wzór Nr. 4 do Insrukcji Nr. H6).

Deklaracja celna wzoru Nr. 5 jest zunifokowanym dokumentem kolejowo-celnym w zakresie międzynarodowym, na podstawie którego graniczna stacja (Ajencja Celna) zgłasza przesyłkę do odprawy celnej, a graniczne urzędy celne podczas przewozu przeprowadzają kontrolę celną.

Obowiązek dołączania do listu przewozowego międzynarodowej deklaracji celnej ciąży na nadawcy, który też zgodnie z § 2 artykułu 13 T. M. T. ponosi odpowiedzialność za następstwa braku, niedostateczności lub nieprawidłowości tego dokumentu. Kolej nie jest obowiązana sprawdzać, czy dołączony dokument jest prawidłowy i dostateczny, natomiast powinna informować nadawców o konieczności dołączania do listu przewozowego międzynarodowej deklaracji celnej.

O dołączeniu międzynarodowej deklaracji celnej do listu przewozowego nadawca powinien zamieścić odpowiednie oświadczenie w ustalonej do tego celu rubryce listu przewozowego.

Niedołączenie przez nadawcę międzynarodowej deklaracji celnej nie może powodować odmowy przyjęcia przesyłki do przewozu, natomiast brak tego dokumentu w dowodach przewozowych może spowodować zatrzymanie przesyłki na granicy, aż do czasu dostarczenia brakującego dokumentu.

Aby umożliwić nadawcom nabywania druków „międzynarodowa deklaracja celna" w kasach kolejowych, stacje, na których odbywa się nadawanie do wywozu zagranicę przesyłek, zaopatrują się w te druki bezpośrednio, skierowując zapotrzebowania do

Biura Finansowego Dyrekcji. Cena sprzedażna jednego formularza międzynarodowej deklaracji celnej wynosi 10 groszy.

Jak wynika z treści druku, do obowiązku nadawcy należy tylko wypełnianie danych wymaganych rubrykami w czarnym obramowaniu na drugiej stronie deklaracji. Z uwagi jednak na to, że po uskutecznieniu nakładu tych druków zostały wprowadzone pewne zmiany, każdorazowo przy sprzedaży tych druków oraz przy nadaniu przesyłki do przewozu należy informować nadawców, że:

1) w rubryce „5” waga brutto, wprowadzony został odsyłacz 4 z uwagą: „dla Francji i Belgii podać ogólną ilość colli (sztuk), jaka wynika z listów przewozowych”;
2) w rubryce „7” odsyłacz 4 został zmieniony na odsyłacz 5.
3) w rubryce „8” wartość towaru, został dodany odsyłacz 6 z uwagą: „przy wwozie do Francji podać również wartość w walucie francuskiej”.

Wiarogodność danych zasadniczo potwierdzona winna być podpisem właściciela towaru, oznaczonego w liście przewozowym jako nadawcy, jednak może być stwierdzona również przez spedytora, nadającego towar do przewozu, który w tym przypadku powinien figurować na liście przewozowym jako nadawca przesyłki.

Na każdą przesyłkę, przeznaczoną za granicę, do listu przewozowego powinny być dołączone przez nadawcę 2 egzemplarze międzynarodowej deklaracji celnej dla urzędu celnego kraju przeznaczenia, z wyjątkiem Szwajcarji, Czechosłowacji i Jugosławii, dla których to krajów dostateczne jest dołączenie 1 egzemplarza.

Oprócz tych zasadniczych egzemplarzy, przeznaczonych dla urzędu celnego w kraju przeznaczenia, przy przewozie tranzytem przez poszczególne kraje, nadawca powinien dołączyć do listu przewozowego jeszcze po 2 egzemplarze dla każdego z krajów tranzytowych, z wyjątkiem Węgier przy przesyłkach wagonowych oraz Austrii, Jugosławii i Czechosłowacji przy przesyłkach drobnicowych i wagonowych, dla których dołączanie dalszych 2 egzemplarzy jest zbędne.

Do wagonowych przesyłek zbiorowych do Czechosłowacji należy dodawać tylko 1 międzynarodową deklarację celną, do której jednak należy koniecznie dołączać 1 specyfikację, zawierającą wszystkie szczegóły przewidziane w międzynarodowej deklaracji odnośnie do każdego odbiorcy w przesyłce partycypującego.

Na wagony zbiorowe przewożone tranzytem przez Jugosławię wymagane jest dołączenie do listu przewozowego 2 egzemplarzy deklaracji do użytku Jugosłowiańskich Władz Celnych. Na przesyłki, składające się z różnorodnych towarów, wysyłanych do Jugosławii nadawcy obowiązani są dołączać specyfikacje wyszczególniające zawartość przesyłki.

Koleje Rumuńskie wymagają dołączania do listów przewozowych dla przesyłek przeznaczonych do Rumunii po 2 egzemplarze, zaś dla przesyłek przewożonych tranzytem przez Rumunię po 4 egzemplarze deklaracji, przy czym deklaracje te winny być bezwzględnie poświadczane przez urzędy celne kraju pochodzenia towaru, dokonywujące odprawy celno-wywozowej towaru.

Przy wywozie przesyłek do Grecji, międzynarodowa deklaracja celna powinna być zaopatrzona przez stację nadania stemplem z datą ponieważ deklaracja taka może mieć również znaczenie świadectwa pochodzenia towaru.

Międzynarodowe deklaracje celne mają również zastosowanie przy przewozie przesyłek ekspresowych, jednak z tym odchyleniem, że przy wywozie przesyłek ekspresowych do Bułgarii powinien nadawca do każdego listu ekspresowego dołączyć 1 egzemplarz, zaś do Grecji i Turcji po 3 egzemplarze wspomnianych deklaracyj.

Przy przewozie przesyłek ekspresowych tranzytem przez Węgry, Austrię, Czechosłowację i Jugosławię dołączanie deklaracyj dla tych krajów jest zbędne.

Do przesyłek, wysłanych z powrotem za granicę, deklaracyj celnych dołączać nie należy. Ekspedycje towarowe, względnie ajencje celne powinny w takich przypadkach na dowodach przewozowych umieszczać adnotacje treści następującej: „Zaświadcza się, że towar nie wyszedł z pod nadzoru kolejowo-celnego” — „pieczęć, data i podpis”.

Przy przyjęciu do przewozu przesyłek przeznaczonych za granicę należy pilnie baczyć, ażeby nadawcy dołączali do listów przewozowych względnie ekspresowych wymaganą ilość egzemplarzy deklaracyj, które wraz z innymi dokumentami celnymi, rodzajowo i ilościowo wyszczególnionymi w liście przewozowym względnie ekspresowym, należy trwale przymocować do listu.

Jednocześnie tracą moc obowiązującą okólniki handlowo-taryfowe: Nr. 32 z dn. 9/VII-1932 r., Nr. 47 z dn. 11/IX-1933 r., Nr. 55 z dn. 16/XI-1933 r., Nr. 61 z dn. 21/XII-1933 r., Nr. 14 z dn. 18/IV-1934 r., Nr. 29 z dn. 21/VIII-1934 r. oraz Nr. 35 z dn. 13/IX-1934 r.

Nr. IV.1.h.C1. 1/37.

Poz. 14.

Okólnik Dyrektora Kolei Państwowych, z dnia 3 lutego 1937 r. Nr. V.1c/dep. op. 6—37 No 12 w sprawie wydawania deputatów węglowych na kredyt na okres 1937/38 r.

Celem ułatwienia pracownikom zaopatrywania się w deputaty węglowe, Pan Minister Komunikacji

zarządzeniem z dnia 30 grudnia 1936 r. Nr. P. 6 — 61/21/36 (okólnik Nr. 200), zezwolił analogicznie jak w roku ubiegłym na kredytowe wydawania pracownikom deputatów węglowych z zachowaniem następujących warunków:

Począwszy od dnia 1 kwietnia 1937 r. można wydawać na kredyt łącznie deputaty węglowe zarówno na okres letni, jak i zimowy pracownikom etatowym, stałym, praktykantom i kontraktowym, mającym ponad pół roku służby.

Zgłoszenia wolno przyjmować tylko w wymiarach, ustalonych okólnikiem Nr. 45 z dn. 1 października 1922 r., ogłoszonego w Dzienniku Rozporządzeń Dyrekcji Nr. 39/22 r. pod pozycją 17.

Pracownicy czasowi, zatrudnieni na P. K. P. conajmniej 2 lata, mają również prawo do pobrania węgla na kredyt w wymiarze do 2000 kg.

Należność za deputat letni i zimowy" winna być spłacona w 10 ratach miesięcznych, potrącanych w listach płac wzgl. w listach na wypłatę zarobków, *począwszy od dnia 1 marca 1937 r.*, z tym wyrachowaniem, aby ostatnia rata była potrącona do 31 grudnia 1937 r. włącznie.

Należność za opał na kredyt pracowników czasowych winna być spłacona w 10-ciu ratach miesięcznych drogą potrącania w listach na wypłatę zarobków poczynając od wypłaty zarobków za miesiąc marzec r. b., płatnej 5 kwietnia r.b.

Węgiel deputatowy może być wydawany albo jednorazowo, albo też partiami, zależnie od posiadanych przez Dyrekcję zapasów, przy czym dla uniknięcia skupienia na jesień i zimę zgłoszeń po węgiel deputatowy, termin ostatecznego wybrania deputatu letniego ustala się na dzień *31 września r. b.*, po którym to terminie pracownik traci prawo do pobrania niewybranego deputatu letniego, a potrącone kwoty za deputat letni będą zaliczone na deputat zimowy, po nadesłaniu przez petenta podania z załączonymi niezrealizowanymi dowodami sprzedaży w drodze służbowej do Biura Finansowego (w odniesieniu do pracowników etatowych, praktykantów i kontraktowych), bądź do odnośnego Urzędu. dokonywującego potrąceń (w odniesieniu do pracowników stałych i czasowych). Wymienione niezrealizowane dowody sprzedaży Urząd, dokonywujący potrąceń, unieważnia i stwierdza swoim podpisem.

Węgiel kredytowany zimowy może być wydawany od dnia zgłoszenia *najpóźniej do dnia 31 marca 1938 roku.*

Pracownicy, którzy do tego terminu nie odebrali deputatu węglowego zimowego, tracą prawo do jego otrzymania, a spłacone przez nich kwoty będą zaliczane na poczet deputatu, należnego w następnym okresie, jednak w trybie jak podano wyżej przy zaliczaniu niewybranego deputatu letniego. Zwraca się pieniądze tylko w przypadku, jeżeli pracownik utracił prawo do otrzymania deputatu węglowego na kredyt, lub gdy zrezygnuje z zakupu deputatu na kredyt w następnym okresie.

W związku z cytowanym na wstępie rozporządzeniem Pana Ministra Komunikacji zarządzam, co następuje:

A. Co do przedłożenia wykazów do Dyrekcji O. K. P.

1. Wydziały i Biura Dyrekcji, Oddziały Ruchowo-Handlowe, Drogowe i Parowozownie, oraz wszystkie Urzędy *niezwłocznie* nadeślą do Biura Finansowego wykazy pracowników uprawnionych, a reflektujących na pobór węgla na kredyt na okres 1937/1938 r.

2. Wykazy pracowników, którzy zgłoszą chęć nabycia deputatu węglowego na kredyt winny być sporządzone zgodnie z pp. 3, 4, 5 i 6 zarządzenia Dyrekcji Okręgowej z dnia 15.VII. 1929 r. Nr. IX. 13252, ogłoszonego w Dzienniku Zarządzeń Dyrekcji z dnia 15. VII 1929 r. Nr. 8 pod pozycją 16, z tym uzupełnieniem by po rubryce 6-ej wstawić rubrykę 6-a z napisem „różnica dopłaty" „Zł. gr." Rubryka ta w razie potrzeby będzie wypełniona przez Urzędy likwidujące. Ponadto właściwe Urzędy winny sporządzać wymienione wykazy według miejsc pobierania opału oddzielnie:

a) dla pracowników etatowych i praktykantów w 3-ch egzemplarzach;

b) dla pracowników kontraktowych (w zależności od umowy) w 3-ch egzemplarzach;

c) dla pracowników stałych i czasowych w 4-ch egzemplarzach.

Wykazy. według których dokonywane będą potrącenia, muszą być identyczne z takimiż wykazami, przesyłanymi do poszczególnych składnic opałowych i dlatego rzeczone wykazy winny być pod osobistą odpowiedzialnością Kierowników Urzędów *obowiązkowo sporządzane przez kalkę* na papierze formatu kancelaryjnego, z zastosowaniem wkładek przy większej ilości nazwisk. *i oznaczone z prawej strony u góry numeracją bieżącą, poczynając od Nr. 1.* Grupowanie pracowników w wykazach, przesyłanych do potrącenia, a wybierających opał w różnych składach jest wzbronione.

3. Do wykazów tych po podsumowaniu nie mogą być dopisywane dodatkowo żadne inne nazwiska pracowników.

4. Składnice zasobowe i stacyjne przy wydawaniu węgla wypełniają bieżąco jaknajdokładniej rubrykę 8 wykazu ilością wydanego węgla w każdym miesiącu poszczególnym pracownikom, ustalając w końcu ogólną ilość wydanego opału z danego wykazu za dany miesiąc.

5. Sporządzone wykazy dla pracowników stałych i czasowych, w celach kontrolnych przed rozpoczęciem potrąceń przez Urzędy, należy po jednym egzemplarzu przesłać do Biura Finansowego.

6. Po zakończeniu okresu wydawania deputatu opałowego, rachunkozdawcy składnic opałowych oraz RO — 1, 2, 3, nadsyłają do Biura Finansowego przy odnośnym zestawieniu, wszystkie wykazy pracowników, na mocy których były zrealizowane przekazy wydania, w zestawieniach tych winny być zsumowane ilości wydanego węgla.

7. Dyrekcja uwzględniać nie będzie po zamknięciu wykazów żadnych dodatkowych zmian ani poprawek co do ilości węgla, na jaki pracownik reflektuje.

Jako ostateczny i nieprzekraczalny termin przedkładania tych wykazów, celem dokonania potrąceń, *wyznaczam do dnia 15 lutego r. b.* Wykazy przedstawione po upływie wyznaczonego terminu nie będą uwzględniane, a deputat może być wydawany tylko za gotówkę.

B. Co do wydawania węgla, cen i sporządzania asygnat na na węgiel.

8. Na deputat zezwalam wydawać, w miarę posiadania zapasów, węgiel górnośląski, lub dąbrowski w dowolnym stosunku (gruby lub kostka).

Stosownie do uzupełniającego wyjaśnienia Departamentu Finansowego M. K. Nr. FR. IV—49/4/37 z dnia 20 stycznia 1937 roku dotychczasowe ceny sprzedażne węgla deputatowego pozostają do odwołania bez zmiany, t. j. obecna cena węgla górnośląskiego lub dąbrowskiego wynosi 29.50 zł. za jedną tonę, z tym, że w razie zwyżki ceny węgla pracownicy obowiązani będą do dopłaty różnicy.

9. W razie zwyżki ceny sprzedażnej węgla, co do której Urzędy zostaną w swoim czasie powiadomione przez Dyrekcję depeszą, — podaje się następujące wytyczne jakie obowiązywać będą przy uiszczaniu i zarachowaniu powstałych z tego tytułu różnic:

a) O ile zwyżka ceny nastąpi w okresie wydawania deputatu i ta podwyżka będzie uzależniona od miesiąca wydania węgla, wówczas różnica ceny węgla winna być uiszczona gotówką do Kasy Stacyjnej za dodatkowym dowodem sprzedaży (dr. Z 20) z napisem u góry opał na kredyt, a w treści dowodu „dopłata różnicy za ...... węgla i wpisać sumę dopłaty", który z dotyczącym przekazem wydania stanowi nierozłączną całość; w tym wypadku kontrola wpłacenia właściwej różnicy ceny węgla obowiązuje wydającego deputat.

b) O ile zwyżka ceny nastąpi od dnia 1 kwietnia 1937 r., t. j. dotyczyć będzie całkowitej ilości należnego deputatu, wówczas różnica ta winna być potrącona przez właściwe Urzędy, likwidujące uposażenia i zarobki pracowników, które odpowiedzialne są za prawidłowe potrącenie tej różnicy.

c) Urząd rachunkozdawczy zasobowy w pierwszym wypadku (9a) wyprowadza w rachunku zasobowym wartość wydanego węgla łącznie z kwotą wpłaconą za kwitem wpływów ubocznych, w drugim zaś wypadku (9b), cena węgla podana przez Dyrekcję depeszą będzie podstawą do obliczenia wartości wydanego węgla i wyprowadzenia z tą wartością w rachunku zasobowym.

d) Na węgiel wydany pracownikom przez Urzędy Służby Ruchu właściwe Oddziały zleceniami księgowymi odpowiednio wznawiają dotyczące kredyty (kredyty Służby Ruchu—dochód z przewozów) wartością węgla jaka obowiązywać będzie w danym okresie, t. j. z ewentualną różnicą ceny węgla.

e) Różnice ceny węgla wpłacone za opał kredytowy za dodatkowym dowodem sprzedaży winny być zarachowane na rachunek 8 konto 20s—1 bądź rachunek 8 konto 20s—2.

10. Na zawiadomieniach o sprzedaży (druk Nr. 20) należy ponadto wpisywać w sposób widoczny u góry przez kalkę na wszystkich czterech egzemplarzach: *Opał na kredyt.*

Ze względu na to, że Urzędy przedłożą Biuru Finansowemu w myśl p. 1 niniejszego zarządzenia wykazy pracowników, reflektujących na opał na kredyt wraz z dowodami wpłaty, należy zaniechać nadsyłania wykazów, w myśl art. 86 p. 2 przepisów o nabywaniu i ewidencji materjałów i przedmiotów inwentarialnych, z końcem każdego miesiąca.

C. Co do zarachowania potrąconych rat.

1. Potrącenia z poborów pracowników etatowych, praktykantów i kontraktowych uskutecznia Biuro Finansowe, zaś potrącenia z poborów pracowników stałych (nieetatowych) i czasowych uskuteczniają Urzędy, którym ci pracownicy podlegają, przy czym należy przeprowadzać te potrącenia na konto „Rachunek bieżący". Opał na kredyt. Rachunek 8 konto 20, a subkonto 1—miesięcznie płatni, a subkonto 2—dziennie płatni.

12. Przełożenie terminu spłaty na miesiące późniejsze jest dozwolone.

13. W końcu przypomina się, że stosownie do depeszy Nr. 1—F. z dnia 25.I 1936 r. w związku ze zmianą Ustawy o opłatach stemplowych, należy zaniechać pobierania opłat stemplowych od przekazów wydania deputatu opałowego.

D. Ogólne postanowienia.

14. Pracownikom, którzy mają być zwolnieni (np. z powodu odejścia do służby wojskowej), lub których przejście na emeryturę jest przewidziane w okresie 6-cio miesięcznym, zaś pracownikom cza-

sowym, których zwolnienie jest przewidziane w okresie 2 miesięcznym, nie należy wydawać węgla na kredyt.

W razie zwolnienia lub też wystąpienia ze służby pracownika stałego (nieetatowego), praktykanta lub czasowego, potrącą Urzędy z należnych im po odejściu poborów, pełną należytość za pobrany przez tegoż, a w chwili odejścia jeszcze niespłacony węgiel.

Ponadto odnośny Urząd obowiązany wycofać i unieważnić uprzednio wydane pracownikowi zwolnionemu dowody sprzedaży, które w chwili zwolnienia nie zostały jeszcze zrealizowane i opłacone.

15. Za regularne potrącenia rat pracownikom stałym (nieetatowym), czasowym — są odpowiedzialni osobiście Naczelnicy. względnie Zawiadowcy Urzędów.

16. W wypadkach ujawnienia nadużyć, jak: odstępowanie węgla osobom innym. deklarowanie większej ilości palenisk nad te, które pracownik w owym mieszkaniu rzeczywiście posiada, winny pracownik będzie pozbawiony prawa do korzystania z tego świadczenia na okres każdorazowo ustalony lub też na zawsze, wzgl. przeciw winnym pracownikom etatowym i stałym będą wdrożone dochodzenia dyscyplinarne, a winni pracownicy czasowi podlegać mogą zwolnieniu ze służby.

Nr. V. 1c. dep. op. 6 - 37.

Poz. 15.

Okólnik Dyrektora Kolei Państwowych z dnia 14 lutego 1937 r. Nr 13 w sprawie zmiany siedziby 9 odcinka kontrolera ruchu.

Siedziba 9 odcinka kontrolera ruchu przeniesiona została z dniem 1 lutego 1937 r. z Zamościa do Zwierzyńca.

Powyższą zmianę należy odręcznie przeprowadzić w zarządzeniu z dnia 21 kwietnia 1936 r. Nr. P. la. 1/II-36 (Dz. Zarz. D. O. K. P. Nr. 2 poz. 7).

Nr. P. la. 1/12-37.

Wydawnictwo Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Radomiu.

Prenumeratę przyjmuje Administracja Dziennika Zarządzeń D. O. K. P. w Radomiu, ul. Słowackiego Nr .17 — Biuro Personalne telefon Nr. 26-11.

Warunki prenumeraty: Prenumerata wynosi w kraju: kwartalnie zł. 2, półrocznie — zł. 4, rocznie — zł 8
Cena każdego numeru 50 gr. do nabycia w Administracji Dz. Zarz. D. O K. P. Prenumeratę wpłaca się zgóry przed rozpoczęciem kwartału, półrocza lub roku.

Cena ogłoszeń: za stronę 240 zł Ogłoszenia prywatne można umieszczać tylko na luźnych kartkach, dołączonych do Dziennika. Administracja Dziennika nie odpowiada za niedotrzymanie terminu ogłoszenia.

Zakłady Drukarskie Sejmiku Radomskiego i S-ki 4195-37